

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXV. — Wydana i rozesłana dnia 23 maja 1885.

70.

Dokument koncesyjny z dnia 21 kwietnia 1885,

na kolej żelazną parową z Salzburga do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgadenu.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego i Dolnego Śląska; Wielki Księże Siedmiogrodzki; Marchrabia Morawski; książęcego Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Aleksander Werner, inżynier cywilny w Linzu urzędownie upoważniony, podał prośbę o udzielenie mu koncesji na budowę i utrzymywanie w ruchu kolejki miejscowości (tramwaju parowego), która wybudowana być ma po części jako drogowa od Salzburga do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgadenu, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać proszącemu koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na kolejki żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakotęż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesjonariuszowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolejki żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem nor-

malnym (tramwaj parowy) od stacyi w Salzburgu kolei Cesarzowej Elżbiety na Hellbrunn, Grödig i St. Leonhard do granicy austryacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgadenu.

We względzie połączenia kolej koncesyjowanej z przedłużeniem do Berchtesgaden, które ma być wybudowane na obszarze bawarskim, zawarta będzie umowa między Rządami austriackim i królewsko-bawarskim a koncesjonariuszom jest obowiązany poddać się postanowieniom onejże i obowiązkom z nich dla niego wynikającym.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolej aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesjonariusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolej koncesyjowanej natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekompensatę dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma koncesjonariusz kaucję w sumie pięć tysięcy (5.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniadze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja może być uznana za przepadła.

§. 4.

Do wybudowania tej kolej koncesyjowanej, nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszowi do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolej ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesjonariusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do

warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolejów z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane będą mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolejów żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesjonariuszowi prawo utworzenia Spółki akcyjnej za osobnym pozwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi.

Spółka akcyjna, gdy zostanie utworzona, wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariusza.

Wypuszczenie obligacji pierwszorzędnych jest wzbronione, natomiast nadaje się koncesjonariuszowi prawo wypuszczenia akcji pierwszorzędnych za sumę aż do trzech piątych ($\frac{3}{5}$) części kapitału zakładowego imiennego, a które we względzie przynoszenia odsetek i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akciami zakładowymi.

Statut Spółki, jakoteż formularze akcji, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Cały kapitał zakładowy umorzony będzie ma według planu amortyzacyjnego, który Rząd zatwierdzi.

§. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia na czas okresu koncesyjnego ruchu kolejek koncesjonowanej na rachunek koncesjonariusza, w którym to razie koncesjonariusz obowiązany jest zwrócić Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione, a które według okoliczności oznaczone będą rycałtowo.

Warunki tego utrzymywania ruchu określone będą w umowie, którą Rząd zawrze z koncesjonariuszem.

§. 8.

Koncesjonariusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejce koncesjonowanej bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach, po których kolej będzie przechodziła.

§. 9.

Transporty wojskowe przewozone będą muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolejce Cesarskiej Elżbiety kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe

i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncessonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcji dla oddziałów kolej polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transporatach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncessonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej koncessjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncessonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzglad na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 10.

Koncesja nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzecznego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncessjonowanej w każdym czasie po upływie lat piętnastu od jej wybudowania i otwarcia na niej ruchu a w tym razie wynagrodzi koncessonaryusza gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat pięciu przed rzeczywistą chwilą odkupu a to oddzielnie linii głównej i każdej z dwóch odnog, z tego stracony będzie czysty dochód dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat trzech.

Gdyby jednak średni czysty dochód kolej w sposób powyższy obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po pięć od sta i umorzenia w ciągu okresu koncesyjnego kapitału zakładowego imienego przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta kwota roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Jako wynagrodzenie płacona będzie koncessonaryuszowi renta wyrównująca powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, a to w ratach pół-

rocznych z dołu dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie, zamiast nie płatnych jeszcze rat renty odkupu, zapłacić tytułem ceny kupna wartość kapitałowa tychże rat, zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób płacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj dłużu państwa.

Obligacje liczone będą po kursie średnim obligacji rządowych tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

Cyfra rzeczywistego jakotę imiennego kapitału zakładowego podlega zwierdzeniu Rządu.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszym koncesjonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakotę fundusze obrotowe i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte, stósownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależyci, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakotę fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte, stósownie do swego przeznaczenia (§. 11).

Tak wtedy gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesjonaryusz na własność fundusz zasobowy utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa należące się mu po zamknięciu rachunków ostatniego okresu ruchu, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że te zakłady i budynki nie mają stanowić przynależyci kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarza do wglądzania w zarząd kolei.

Gdyby utworzyła się Spółka akcyjna, komisarz przez Rząd ustanowiony ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi przedstawiającej dyrekcję Spółki, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się sprzeciwiały ustawom albo publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszym ustanowiony, koncesjonaryusz aż do dalszego rozporządzenia nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesji lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności umieważni koncesyję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ścisłe i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dwudziestego pierwszego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmuset osmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

71.

Ustawa z dnia 25 kwietnia 1885,

o wybudowaniu kolei żelaznej od Doboju na Donja Tuzlę do Simin Hanu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

§. 1.

Upoważnia się c. k. Rząd do zezwolenia, ażeby na wybudowanie kolei z wąskim szlakiem od Doboju na Donja Tuzlę do Simin Hanu użyte zostały nadwyżki dochodów krajowych Bośni i Hercegowiny na potrzeby zwyczajnej administracji nie wydane w sumie najwięcej aż do 1,300.000 zł. a według okoliczności aby na podstawie tychże zaciągnięto pożyczkę w kwocie aż do sumy powyższej.

Przychody tej kolei zamieszczać należy w rachunkach przychodów krajowych Bośni i Hercegowiny jako wpływy.

§. 2.

Zmieniają się §§. 1 ustaw z dnia 4 lutego 1881 (Dz. u. p. Nr. 9) i z dnia 5 czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 92) w ten sposób, że, dopóki nadwyżki administracyjnej bośniacko-hercegowińskiej będą obracane na pokrycie rzeczonych kosztów budowy a według okoliczności na opłatę odsetek od zaciągniętej pożyczki i umorzenie tejże, tylko nadwyżki ruchu linii zenicko-serajewskiej i mostarsko-metkowickiej, z nadwyżki dochodów krajowych, gdyby jeszcze zostały po pokryciu rze-

ezonego wydatku, mają być obracane na opłatę odsetek od pożyczek udzielonych z aktywów dawnych finansów centralnych na zasadzie przerzeczonej ustaw i na umorzenie tych pożyczek.

§. 3.

Ustawa niniejsza nabywa moc od dnia ogłoszenia pod warunkiem, że zgodne z nią postanowienia uzyskają moc prawa w krajach korony węgierskiej i będą ogłoszone jednocześnie z ustawą niniejszą.

Wiedeń, dnia 25 kwietnia 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

72.

Ustawa z dnia 1 maja 1885,

o przyzwoleniach i warunkach do wybudowania kolei miejscowości ze Lwowa do Rawy ruskiej.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, iżby wziął udział w dostarczeniu kapitału na wybudowanie projektowanej przez c. k. Spółkę uprzyw. kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej kolei miejscowości od Lwowa do Rawy ruskiej przez objęcie akcji zakładowych Spółki akcyjnej, która do wybudowania tej kolei miejscowości będzie utworzona, za sumę dziewięćset tysięcy (900.000) złotych w walucie austriackiej papierami.

Na to uczestnictwo skarbu państwa pozwala się pod warunkiem, że dostarczenie reszty kapitału na budowę w sumie nieprzekraczalnej 2,700.00 zł. będzie zapewnione, a to

1. kwota częściowa 120.000 zł. niezwrotnymi dodatkami kraju Galicyi i miasta Lwowa,

2. pozostała zaś kwota 2,580.000 zł., z której najwięcej 2,320.000 zł. pozwala się wypuścić w akcjiach pierwszorzędnych przyszłej Spółki akcyjnej, bez obciążenia skarbu państwa, w taki sposób, że przerzczona Spółka wziać ma na siebie odpowiedzialność tak za to, jak i za wystarczenie powyższej łącznej sumy kapitału.

Gdyby zostało zapewnione przedłużenie kolei miejscowości w mowie będącej od Rawy ruskiej do granicy państwa ku Netrebie (Tomaszowu) dla połączenia jej z siecią kolei rosyjskich, wyżej rzeczona łączna suma kapitału może być podwyższona przez wypuszczenie akcji pierwszorzędnych i zakładowych za sumę, którą administracja państwa oznaczy.

Artykuł II.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, w artykule I wzmiankowanych, wymierzana będzie najwyżej po pięć od sta, dopóki akcje zakładowe nie nabędą prawa do pobierania dywidendy.

Akcyje zakładowe, które Rząd ma objąć w myśl artykułu I, używać będą tych samych praw, co inne akcje zakładowe przyszłej Spółki akcyjnej i prawo głosowania nie może być co do tychże akcji statutem ścisłe ani ograniczeniem go do nieprzekraczalnej ilości głosów, ani też względem na posiadaczy akcji pierwszorzędnych.

Artykuł III.

Kwoty przypadające na akcje zakładowe, które Rząd ma objąć w myśl artykułu I, wniesione będą za niestępłowaniem potwierdzeniami odbioru w pięciu równych ratach rocznych, poczynających się od roku 1887, w terminach, które administracja państwa do tego wyznaczy.

Pierwsza z tych rat nie będzie w żadnym razie zapłacona pierwej, aż dopiero po należytym udowodnieniu, że reszta kapitału na budowę, w artykule I wyszczególnionego, została wniesiona i wyczerpana a kolej miejscowa od Lwowa do Rawy ruskiej, w artykule I wzmiankowana, zgodnie z koncesją skończona i na użytek publiczny oddana.

Artykuł IV.

Kolej miejscowa, w artykule I wzmiankowana, ma być wybudowana jako miejscowa ze szlakiem normalnym a skończona i oddana na użytek publiczny w przeciągu dwóch lat od daty nadania koncesji.

Artykuł V.

Ustawa z dnia 24 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 85) o warunkach i przyzwoleńach dla Spółki akcyjnej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej w celu przedłużenia jej linii od Lwowa do granicy krajowej pod Netreba (Tomaszowem) traci moc obowiązującą.

Artykuł VI.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia.

Wykonanie onejże poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Budapeszt, dnia 1 maja 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

73.

Ustawa z dnia 3 maja 1885,

o sprzedaży niektórych nieruchomości państwa i sposobie użycia sum za nie otrzymanych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

- Upoważniaim Mego Ministra skarbu do sprzedania następujących nieruchomości w Pradze a mianowicie:

- a) części tak zwanych koszar jazdy Nr. konsk. 1043/H rozległości 2.237·39 metrów kwadratowych;
- b) tak zwanego budynku dyrekeyi budowniczej wojskowej Nr. konsk. 147/H rozległości 1.701·3 metrów kwadratowych;
- c) tak zwanych koszar Farabowskich Nr. konsk. 1008/H rozległości 766·44 metrów kwadratowych;
- d) tak zwanych koszar przy Nowej bramie Nr. konsk. 991/H rozległości 4.414·17 metrów kwadratowych i należącego do tak zwanego małego budynku Nr. konsk. 1012 H rozległości 412·89 metrów kwadratowych.

2. Sumę za nie otrzymaną oddać należy administracyi wojskowej na odpowiednie zastąpienie ubytku.

3. Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Budapeszt, dnia 3 maja 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

74.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 5 maja 1885,

tyczące się częściowego zniżenia cen listów przewozowych kolejowych z wydrukowanym znaczkiem stęplowym.

Zmienia się taryfę cen listów przewozowych kolejowych ze znaczkiem stęplowym, ogłoszoną rozporządzeniem z dnia 1 kwietnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 41), jakoteż ustęp 8 b) onegoż rozporządzenia w ten sposób, że cena 1.000 sztuk listów przewozowych bez wydrukowania firmy, na papierze przepisanym do sprzedaży pojedynczymi sztukami (1 pozycja taryfy) ustanowiona w kwocie 4 zł. 50 c. zniżona zostaje od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia dla zamawiających najmniej 1.000 sztuk na 4 zł.

Inne postanowienia rzeczonego rozporządzenia i taryfy zatrzymują moc swoje.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

75.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 6 maja 1885, tyczące się przyjmowania kapsli, kapsli blaszkowych i nabojów metalowych do przewozu pocztą.

W porozumieniu z c. k. wspólnem ministerstwem wojny i król. węgierskim ministerstwem robót publicznych i komunikacji kapsle, kapsle blaszkowe i naboje metalowe, t. j. naboje z osłonami wyłącznie z metalu zrobionemi, przeznaczone do

broni palnej ręcznej, pozwala się przyjmować do przewozu pocztą z zastrzeżeniem zachowywania przepisów rozporządzenia ministerstw spraw wewnętrznych, sprawiedliwości, skarbu i policyi z dnia 11 lutego 1860 (Dz. u. p. Nr. 39) o wygotowywaniu tak zwanych listów bezpieczeństwa i pod następującymi warunkami:

1. Przedmioty amunicyjne tego rodzaju winny przedewszystkiem być zapakowane partyami w kartonach z twardej tektury sznurkami obwiązanych lub zaklejonych, w taki sposób, aby w kartonach nie mogły zmieniać położenia (drgać). Następnie trzeba pudełka upakować szczerelnie obok siebie i jedno nad drugiem w mocnych skrzynkach drewnianych dobrze spojonych i wszelkie odstępły późne wypełnić tekturą, odpadkami papieru lub suchimi pakulami tak ścisłe, aby przedmioty w skrzyni upakowane podczas przewozu drgać nie mogły.

Sciany skrzyni powinny mieć 2,5 aż do 3 cm. grubości i zamknąć je należy drewnianymi szrubami. Waga jednej posyłki nie ma wynosić więcej nad 5 kilogramów.

W nabojach metalowych pociski powinny być połączone z osłonami metalowymi w taki sposób, aby kule nie wypadały i proch nie mógł się wysypywać.

2. Skrzynki z nabojami metalowymi winien nadto posylający zamknąć plombami i całą ich powierzchnią z wyjątkiem miejsca przeznaczonego na adres, obliepić czerwonym papierem. Tak na posyłce jak i na adresie posylkowym wyrazić należy dokładnie, co posyłka zawiera a oprócz tego posylający przyczepić ma do adresu posylkowego deklarację datowaną, podpisem jego opatrzoną, w której podać należy także znak plomby.

Deklaracja opiewać ma następnie:

Deklaracja.

Świadomy postanowień rozporządzenia c. k. ministerstwa handlu ddo. 6 maja 1885, L. 15819, oświadcza podpisany, że posyłka wyrażona w dołączonym adresie posylkowym, plombą ze znakiem opatrzona, odpowiada tym postanowieniom i że bierze na siebie odpowiedzialność za wszelką szkodę, któraaby wynikła z mylności niniejszej deklaracji.

(Data.)

(Podpis.)

3. Urzędy pocztowe winny obchodzić się ostrożnie z takiemi posyłkami a mianowicie chronić je ile możliwości od niebezpieczeństwa pożaru.

4. Nabojów, których osłony nie są zrobione wyłącznie z metalu, lecz w części lub nawet z gola nie z metalu, lecz z innego materyalu (np. z papieru lub tektury) nie wolno przyjmować do przewozu pocztą a według okoliczności dalej wieźć. W tym ostatnim przypadku uwiodomić należy przełożoną dyrekeyą poczt i telegrafów.

5. Kto pod falszywą lub niedokładną deklaracją oddaje przedmioty wybuchające do przewozu pocztą lub zaniebije środków ostrożności, przepisanych jako warunek przyjęcia kapsli, kapsli blaszkowych i nabojów metalowych, ponosi przecież kar ustawą karną lub osobnym rozporządzeniem ustanowionym, kare konwencjonalną w kwocie 25 zł. w §. 2 Porządku poczty wozowej z r. 1838 przepisaną i jest nadto odpowiedzialny za wszelką szkodę.

Pino r. w.